



Proceso contravencional de tránsito capturado mediante fotodetección

Maria Alejandra Ramírez Cárdenas

Trabajo de grado presentado para optar al título de Especialista en Derecho Administrativo

Asesor

Nelson Augusto Ruiz Sepúlveda, Magíster (MSc)

Universidad de Antioquia
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Especialización en Derecho Administrativo
Medellín, Antioquia, Colombia

2024

Cita	(Ramírez Cárdenas, 2024)
Referencia	Ramírez Cárdenas, M. A. (2024). Proceso contravencional de tránsito capturado mediante fotodetección [Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



Especialización en Derecho Administrativo, Cohorte XX.



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: John Jairo Arboleda Céspedes.

Decana: Ana Victoria Vásquez Cárdenas.

Coordinador de Posgrados: Juan Pablo Acosta Navas.

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Resumen

El presente trabajo se escribe con el propósito de comprender cómo se lleva a cabo el proceso contravencional sancionatorio de tránsito por infracciones capturadas mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST), o más conocido como fotodetección. Para ello, se realiza un recuento normativo de las regulaciones que ha tenido este procedimiento especial, desde la norma que permitió que en el país se capturaran infracciones de tránsito con dispositivos electrónicos, pasando por las sentencias de la Corte Constitucional que han modificado la responsabilidad en las sanciones por estas infracciones, hasta la forma en la que opera actualmente y las garantías procesales que se deben surtir. Se concluye que el proceso contravencional por fotodetección es un procedimiento administrativo especial que se desarrolla dentro del derecho administrativo, en donde los organismos de tránsito pueden imponer sanciones con base en imágenes capturadas por los dispositivos tecnológicos. En este proceso, se surten las etapas que permitan la garantía del debido proceso y el derecho de defensa y se muestra que la forma de responsabilidad aplicable al sancionado ha cambiado conforme con las modificaciones normativas.

Palabras clave: Comparendo, fotodetección, multa, sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST) y procedimiento de tránsito

Sumario

Introducción. 1. Fotodetecciones en la Ley 1383 de 2010. 2. Los cambios con la Ley 1843 de 2017. 3. La responsabilidad solidaria del propietario e inconstitucionalidad de la responsabilidad solidaria. 4. Responsabilidad del propietario en la actualidad. 5. La figura del cambio de implicado. Conclusión. Referencias.

Introducción

Con el propósito de prevenir la accidentalidad y mejorar la movilidad en las ciudades, a nivel mundial se ha visto la necesidad de crear políticas públicas, tales como campañas de prevención, operativos de control de tránsito, y con apoyo del avance de las tecnologías la captura de evidencia de comisión de infracciones de tránsito a través de dispositivos tecnológicos. Lo anterior, ya que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad y morbilidad en el mundo (González & Prada, 2016).

Los primeros países en valerse de la tecnología para la captura de infracciones fueron Inglaterra y Australia en la década de 1980 (González & Prada, 2016). Sin embargo, a la fecha, el país con la mayor implementación de este tipo de tecnología es Brasil, con aproximadamente 17.675 equipos Vial (Pacheco, 12 de abril de 2024). Colombia se encuentra en el tercer puesto de Suramérica con 679 cámaras aprobadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Pacheco, 12 de abril de 2024).

Para la contribución a esas políticas públicas, el legislador colombiano realizó la modificación del Código Nacional de Tránsito (CNT), Ley 769 de 2002, con la Ley 1383 de 2010, consagrando en el artículo 22 que modifica el 135 de la CNT, que: “No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora”.

A partir de este momento, se comenzaron a implementar los dispositivos de fotodetección en el país, siendo de las primeras ciudades en hacer uso de estos, la ciudad de Medellín, quien en el año 2011 instaló 35 equipos para la detección electrónica de infracciones de tránsito. (Álvarez Restrepo, 2014, p. 7). Siguiendo en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el municipio de Itagüí con 3 equipos para el 2015.

Posterior a esto, se han dado múltiples cambios normativos que definen la manera en que se desarrolla el proceso contravencional de tránsito por las infracciones detectadas a través de dispositivos tecnológicos, las sanciones impuestas, pero también la forma en que los municipios deben adecuar los puntos donde se implementarán estos dispositivos de control y los permisos que deben solicitar previo a la implementación.

En el presente trabajo, se pretende explicar la técnica administrativa de cómo se debe llevar a cabo el procedimiento, cada uno de los cambios normativos que ha sufrido el proceso sancionatorio de tránsito a través de los equipos de fotodetección, tanto los realizados por el

legislador como los que se desprenden de las decisiones de los altos órganos de cierre. Esto, teniendo en cuenta que, el proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito hace parte de esos procedimientos administrativos especiales que no se rigen solo por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y que sus particularidades tienden a ser desconocidas por los operadores jurídicos.

Para esto se hará un recuento histórico normativo, analizando cada una de estas disposiciones, detallando los cambios que marcan en el proceso. Se indicará la manera en que operan los organismos de tránsito en cumplimiento de las disposiciones jurídicas, y las garantías y derechos que se deben respetar para los ciudadanos en cumplimiento del debido proceso.

1. Fotodetecciones en la Ley 1383 de 2010 y los cambios con la Ley 1843 de 2017

La Ley 1383 proferida por el Congreso de la República el 16 de marzo de 2010, tiene como objeto la modificación del Código Nacional de Tránsito, adoptado por la Ley 769 de 2002 (en adelante CNT). Esta modifica en varios aspectos el articulado del Código, siendo la modificación de interés del presente trabajo, la realizada al artículo 135 de la Ley 769. En el cual, se agregó el siguiente apartado. “No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora”.

Así, el artículo 135 original, explicaba el procedimiento a seguir en caso de que un agente de tránsito evidenciara la comisión de una presunta infracción en las vías de la jurisdicción donde se encontrara adscrito. La descripción que este artículo hacía indicaba que era necesario que el agente detuviera la marcha del vehículo y generara la orden de comparendo al conductor del vehículo infractor. Por lo que dejaba por fuera cualquier otra forma de identificación de la presunta infracción que no fuera el agente en vía.

Con la modificación realizada, se permite utilizar cualquier medio técnico o tecnológico que permita identificar exclusivamente los siguientes datos: placa del vehículo, fecha, lugar y hora de comisión de la infracción. Indicando que la orden de comparendo sería enviada al propietario del vehículo, por lo que es este quien se encuentra vinculado al proceso contravencional, y a la empresa afiliadora en caso de tratarse de un vehículo de servicio público. Así las cosas, la norma, en ese momento, no hacía ninguna exigencia adicional para la instalación

e implementación de los equipos de fotodetección en el país. Siendo potestativo de cada jurisdicción el lugar de instalación y la forma de operación.

Dentro del procedimiento establecido por el artículo 135 del CNT, ahora modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, solamente se indicaba que la orden de comparendo debía ser enviada al propietario dentro de los siguientes 3 días hábiles a la comisión de la infracción. Este envío, que tiene como finalidad la notificación del comparendo para la garantía de derechos como la defensa; no tenía, para ese momento, ninguna exigencia adicional.

Uno de los primeros municipios en utilizar este mecanismo para la captura de infracciones y la imposición de comparendos, fue el municipio de Medellín con la implementación del Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín –SIMM–, del que hacían parte más de 30 equipos de fotodetección, entre otras estrategias para el funcionamiento del programa de movilidad inteligente (Álvarez Restrepo, 2014, p. 7).

La Alcaldía de Medellín describe este programa como “un proyecto pionero en Colombia, en el uso de tecnologías de la información y la comunicación, para mejorar las condiciones en que se movilizan las personas por las calles de la ciudad” (Alcaldía de Medellín, s.f.). Y denominan a los equipos tecnológicos para la captura de infracciones como cámaras salvavidas, puesto que definen que su objetivo principal más allá de identificar a los infractores de las normas de tránsito es mitigar el riesgo de accidentalidad vial.

De acuerdo con la información reportada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su página web (s.f), a la fecha se tienen 715 cámaras autorizadas en el país, distribuidas en 18 departamentos y 76 municipios.

Así las cosas, es a partir de la modificación realizada con la Ley 1383 de 2010, que se permite en el país la identificación de contravenciones de tránsito de manera no presencial por parte de los agentes de tránsito, valiéndose del desarrollo tecnológico presentado para la época, y con los únicos requisitos de identificar las condiciones de tiempo y lugar y la placa del vehículo infractor con la finalidad de vincular al proceso contravencional que nace con la orden de comparendo a su propietario.

Para el año 2015, una ciudadana presentó acción constitucional de tutela en contra de la Secretaría de Movilidad de Medellín argumentando la vulneración al derecho fundamental al debido proceso, toda vez que consideraba que la mencionada entidad no había realizado el debido proceso al momento de notificar un comparendo por fotodetección. Para el año 2016, la Corte

Constitucional realizó la revisión de este proceso por medio de la Sentencia T-051 de 2016, la cual, a la fecha, continúa siendo una de las sentencias hito en la materia, sobre todo en temas de debido proceso administrativo, haciendo énfasis en el proceso de notificación.

Respecto al debido proceso, es importante mencionar que se encuentra consagrado desde el artículo 29 de la Constitución Política y que es aplicable tanto a las actuaciones judiciales como administrativas, siendo estas últimas de las que trata el presente escrito. La Corte indica que este “se concibe como un escudo protector frente a una posible actuación abusiva de las autoridades, cuando estas se desvíen, de manera injusta, de la regulación jurídica vigente” (Sentencia T-051 de 2016).

En la misma sentencia, y haciendo remisión a la Sentencia C-980 de 2010, la Corte recopila cuáles son las garantías que debe cumplir el proceso administrativo para respetar el debido proceso. Estas son:

(i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso. (Sentencia T-051 de 2016).

Estas, dentro del proceso contravencional de tránsito por fotodetección, se ven reflejadas en que la orden de comparendo electrónica se define desde el artículo 2° del CNT como una citación para comparecer en el proceso administrativo, ella no implica por sí misma una sanción, por esto dentro de todo el desarrollo del proceso se presume la inocencia del investigado. Esta citación para comparecer debe ser debidamente notificada de conformidad con las normas que regulan el proceso, y que se detallarán más adelante. Posterior a la notificación, el presunto infractor podrá aceptar la comisión de la infracción realizando el pago o acuerdo de pago o rechazar la comisión de la infracción solicitando y acudiendo a la audiencia pública, en donde será escuchado, podrá solicitar y aportar pruebas y con base en ello la autoridad tomará una decisión respecto de la procedencia o no de la sanción de tránsito, la cual también debe ser debidamente notificada.

Respecto a la notificación de la orden de comparendo, entendida como citación a comparecer, con la finalidad de que se ejerzan por parte del citado los derechos de contradicción y defensa, dice la Corte en la misma sentencia:

su finalidad consiste en poner en conocimiento del propietario del vehículo la infracción y hacer un llamado para que ejerza su derecho de defensa, contradicción e impugnación. Lo anterior debido a que es a aquel de quien se conoce la identidad y datos de contacto y de quien, en principio, es responsable la utilización adecuada de su vehículo.

Así, la notificación del inicio del proceso contravencional en contra del propietario del vehículo como presunto infractor de las normas de tránsito es garantía del principio de publicidad que rige a la administración pública.

Por lo anterior, se trae a colación nuevamente el artículo 135 del CNT, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que establecía que el medio de notificación de las órdenes de comparendos era a través del envío de la correspondencia al propietario dentro de los siguientes tres (3) días hábiles a la captura. Este artículo no hacía referencia ni a qué dirección se debía realizar el envío ni qué procedía en caso de que no se lograra la entrega efectiva de la correspondencia.

Ante este vacío de la norma en los casos en que no se lograra la entrega efectiva de la comunicación, la Corte Constitucional, en la Sentencia T-051 de 2016, indica que es necesario agotar cualquier otro medio de comunicación dispuestos en el ordenamiento jurídico, en particular aquellos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la Ley 1437 de 2011.

De esta manera y teniendo en cuenta que se deben agotar todos los medios dispuestos por el ordenamiento jurídico vigente para notificar a quien resulte involucrado en un proceso contravencional como consecuencia de una “fotomulta”, y partiendo del hecho de que las autoridades de tránsito ejercen una función pública, reguladas de manera genérica por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se deben agotar todos los medios de notificación dispuestos en éste.

De esta manera, se hace remisión a los artículos 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011 – CPACA–, esto respaldado, también, desde el artículo 162 del CNT, que habla sobre la compatibilidad y analogía del ordenamiento jurídico colombiano en lo que no esté regulado en la normativa especial de tránsito. Así, se debe proceder entonces con la citación a la notificación

personal y la notificación por aviso en los términos consagrados en el CPACA, posterior a ello, el implicado se entenderá debidamente notificado y comenzaban a correr los términos para comparecer al proceso y ejercer su derecho de contradicción y defensa.

2. Los cambios en el procedimiento con la Ley 1843 de 2017

Posterior al nacimiento de la posibilidad de capturar infracciones de tránsito mediante dispositivos tecnológicos y de la implementación de estos en varias ciudades del país, se desarrolla la necesidad de una regulación específica en el tema, puesto que, como se mencionó anteriormente, la normativa vigente en el momento no realizaba mayores exigencias ni indicaba a las autoridades de tránsito como desarrollar este tipo de procesos.

Por esta necesidad, el Congreso de la República expide la Ley 1843 del 14 de julio 2017. Esta norma de carácter especial no modifica como tal el Código Nacional de Tránsito, sino que tiene por objeto regular la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. En ella se establece: la necesidad de autorización por parte del Ministerio de Transporte para la implementación de estos equipos, términos para el desarrollo del proceso, formas de notificación, entre otros que serán desarrollados más adelante.

El primer cambio que trae esta norma es que la instalación de los equipos de fotodetección ya no es discrecional para cada municipio, sino que las autoridades de tránsito deben cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial establecidos por el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos criterios que deben ser acreditados para obtener la autorización de funcionamiento, que para la época era otorgada por el Ministerio de Transporte sin un término específico, conforme lo establecía la Resolución 718 de 2018. Posteriormente, esta resolución fue derogada por la Resolución 20203040011245 de 2020, en donde la competencia para expedir los permisos pasa completamente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y el término de vigencia de estos es de 5 años, cumplido este término la autoridad de tránsito deberá realizar de nuevo la solicitud de autorización para el funcionamiento del equipo acreditando los mismos requisitos.

Además de la autorización de funcionamiento, la Ley 1843 de 2017 en su artículo 13, establece otros criterios técnicos que se deben garantizar para la puesta en marcha del equipo de

fotodetección, si bien la ley los menciona es en la Resolución 718 de 2018 y, posteriormente, la Resolución 20203040011245 de 2020 ambas del Ministerio de Transporte donde se desarrollan. Uno de estos criterios es la necesidad de señalar cada punto en donde se encuentre ubicado uno de estos equipos, esto en garantía del principio de publicidad.

En la práctica jurídica, en este tipo de procesos es muy común que los investigados o sus apoderados soliciten como pruebas dentro del debate probatorio la autorización, la señalización y la calibración del equipo que detectó la presunta infracción. Sin embargo, no todas estas son conducentes, pertinentes y útiles en el proceso. De ellas, la más importante es la autorización de funcionamiento, puesto que no tendría validez una infracción capturada por un equipo que no se encuentra autorizado por la autoridad competente para operar. Respecto a los estudios de movilidad o accidentalidad, no suelen ser conducentes, ya que estos se presentan al momento de solicitar la aprobación y si el equipo fue aprobado por la autoridad a cargo, se entiende que es porque cumple con estos estudios para su ubicación en ese punto determinado.

Por su parte, la calibración solo es útil en procesos que se den por infringir el literal C numeral 29 del artículo 131 del CNT, esto es conducir con una velocidad superior al límite permitido, toda vez que la calibración del equipo garantiza que la tecnología utilizada para determinar la fórmula física de distancia sobre tiempo ($D/T=V$) de donde se obtiene como resultado la velocidad (V) se encuentren a punto, por lo que en cualquier otro tipo de infracción, el certificado de calibración o la falta de este no tiene incidencia en el proceso.

Adicionalmente, se señala el procedimiento a seguir posterior a la captura de una infracción por medios tecnológicos. Por ello, el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, indica que:

El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Se pasa a detallar cuáles son los principales cambios respecto a lo establecido en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. El primero de ellos es que, con esta norma, el término para

enviar la citación a notificación personal y la orden de comparendo electrónica es de 3 días hábiles siguientes a la validación del comparendo y no 3 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción, como nos indicaba la normativa anterior.

Sin embargo, la Ley 1843 no indica a qué se refiere con validación del comparendo ni el término que tiene la autoridad de tránsito para realizar este procedimiento de validación. Esto es definido por el Ministerio de Transporte en la Resolución 718 del 22 de marzo de 2018, en donde, en su artículo 3°, de las definiciones, indica que se debe entender como: “Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo”.

En cuanto al término de validación, este se encuentra en el artículo 12 de la misma resolución, en donde se establece que serán 10 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción para realizar esa verificación por parte del agente de tránsito.

Es frecuente que se entienda que la autoridad de tránsito tiene 13 días hábiles para realizar la notificación de la fotodetección, creencia errada dado que corresponde a una mala interpretación de las normas antes mencionadas. Con este cambio normativo, la autoridad de tránsito tiene hasta 10 días para el procesamiento y validación, entendida como firma electrónica, de la orden de comparendo y 3 días más para el envío de esta junto con la citación a notificación personal, sin embargo, la validación podría darse en menos de 10 días y a partir de allí contará el término para el envío, lo que no necesariamente sumará 13 días como es la creencia popular de la ciudadanía.

Adicionalmente, la Corte Constitucional, en la sentencia ampliamente citada en este escrito, la T-051 de 2016, ha hecho hincapié en que enviar no es lo mismo que entregar o notificar. Por lo que el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, utiliza el término enviar. Este requisito se encuentra consumado con el envío de la documentación correspondiente dentro del término descrito posterior a la firma de la orden de comparendo. En cuanto a la forma de envío de la documentación, el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017 deja abierta la posibilidad de que se realice a través de correo certificado o correo electrónico, siendo una de estas suficientes para cumplir con esta garantía de publicidad.

Este artículo agrega un requisito que no se tenía con la normativa anterior, y es la obligación de que el envío se realice a los datos de contacto que el propietario del vehículo tenga registrados en la plataforma RUNT, por lo que no es posible que los organismos de tránsito

utilicen otros datos de contacto para notificación como podrían ser los de otros procesos contravencionales, los registrados ante entidades bancarias, entre otros. Este requisito además impone una carga al ciudadano inmerso en la actividad de conducción, la cual se encuentra en el párrafo 3° del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, que indica “será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT”.

El mismo artículo 8° indica que, ante la imposibilidad de ubicar al propietario del vehículo en los datos que tiene registrados en la plataforma RUNT, se deberá proceder con la notificación por aviso de la orden de comparendo. Esto fue de nuevo respaldado por el artículo 162 del CNT y por lo dicho por la Corte Constitucional en la Sentencia T-051 de 2016. Se conserva que la notificación por aviso se surte de conformidad con lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011.

Esta normativa especial en temas de fotodetección, también introduce una figura jurídica que hasta la fecha no existía dentro de este tipo de procesos y es la del restablecimiento de los términos, la cual consiste en que ante una indebida notificación, no se da por se a la nulidad del proceso contravencional, sino que esta puede ser subsanada por la administración y se revocan las demás actuaciones que se hayan realizado posteriores a ella, realizando nuevamente la debida notificación y los términos del artículo 136 del CNT, para el pago con descuentos o la solicitud de audiencia, comenzarán de nuevo a contar una vez se dé esta nueva notificación. Esta figura jurídica se agregó con el artículo 7° de la Ley 1843 de 2017, que adiciona el párrafo 2° al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 —CNT—.

Respecto al término de caducidad, la Ley 1843 también trae diferencias, no solo para los temas de fotodetección, sino para todos los procesos por infracciones a las normas de tránsito. El artículo 161 del CNT establecía el término de caducidad de 6 meses para todos los procesos, este se amplía a un (1) año con el artículo 11 de la misma ley.

La Ley 1843 de 2017, en el artículo 12, impuso la obligación a las autoridades de tránsito que comenzaran a implementar mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor. Esto fue importante, ya que el propietario del vehículo, quien como se ha mencionado es el primer citado a comparecer al proceso, no siempre se encuentra

dentro de la misma ciudad por donde circula el automotor. Sin embargo, ello tomó especial importancia en la época de la pandemia por el COVID-19.

Uno de los temas a los que no hizo alusión esta norma, de carácter especial, es a los recursos en los procesos por fotodetección, por lo que ellos se aplican de conformidad con el Código Nacional de Tránsito en su artículo 142, a saber:

ARTÍCULO 142. RECURSOS. Contra las providencias que se dicten dentro del proceso procederán los recursos de reposición y apelación.

El recurso de reposición procede contra los autos ante el mismo funcionario y deberá interponerse y sustentarse en la propia audiencia en la que se pronuncie.

El recurso de apelación procede sólo contra las resoluciones que pongan fin a la primera instancia y deberá interponerse oralmente y sustentarse en la audiencia en que se profiera.

Toda providencia queda en firme cuando vencido el término de su ejecutoria, no se ha interpuesto recurso alguno o éste ha sido negado.

De acuerdo con este artículo, solo son susceptibles del recurso de apelación los actos administrativos que ponen fin al proceso, esto es, la resolución que decide sobre la imposición o no de la sanción, en concreto, aquella que perjudica al vinculado al proceso que sería la resolución de tipo sancionatorio. Por ello, los demás actos que se expidan en el desarrollo del proceso solo serán objeto del recurso de reposición. No obstante, este artículo se debe leer en concordancia con el artículo 134 del CNT, que trata sobre la jurisdicción y competencia, el cual indica que:

ARTÍCULO 134. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) salarios, y **en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios** legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico (Negrilla y subraya fuera del texto original).

Por consiguiente, este artículo establece que los procesos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito pueden ser de única o de primera instancia, dependiendo del

monto de la sanción que consagre el código de infracción presuntamente violado. Así, aquellos que superan los 20 salarios mínimos diarios legales vigentes son los del literal D y subsiguientes del artículo 131 del CNT. En concreto, para temas de fotodetección corresponden a las infracciones por conducir sin portar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito —SOAT— (literal D numeral 02) y el de no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo (literal D numeral 04), los demás códigos de infracción que son susceptibles de ser capturados por medios tecnológicos, como son C14, C35 y C29; son de única instancia.

En conclusión para este capítulo, en el cual se realizó un recuento de los cambios normativos que ha tenido el proceso contravencional por fotodetección, es que las autoridades de tránsito que pretendan implementar en sus municipios este tipo de tecnologías para la captura de infracciones deberán cumplir con los requisitos técnicos que desde el 2017 se exigen para que la autoridad competente, a hoy la Agencia Nacional de Seguridad Vial, autorice la ubicación del punto y los códigos de infracción que se podrán fiscalizar. Que esta norma indica la manera en que se debe surtir el proceso de notificación de la orden de comparendo, entendida como citación a comparecer y no como sanción en sí misma. Que dentro del proceso el presunto infractor podrá ejercer su derecho de defensa solicitando y compareciendo a la audiencia pública en donde la autoridad de tránsito determinará la procedencia o no de la sanción y que esta sanción puede ser objeto de recursos dentro de la misma administración.

3. La responsabilidad solidaria del propietario e inconstitucionalidad de la responsabilidad solidaria

Como se ha mencionado con anterioridad en este escrito, desde el año 2010 con la Ley 1383 se permitió por el ordenamiento jurídico el uso de medios tecnológicos para la captura de infracciones de tránsito. Esta norma en su artículo 22 indicaba que: “(...) En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. (...)”

Obligaba la vinculación del propietario al proceso, independientemente de que este fuera o no el responsable de la comisión de la infracción, y lo obligaba al pago de la multa que resultará en el proceso contravencional. Lo cual generaba conflicto con el verbo rector de los diferentes códigos de infracción que consagra el artículo 131 del CNT, puesto que estos indican

que la actividad sancionada es la conducción de un automotor, por ejemplo: conducir un vehículo sin portar el seguro obligatorio —SOAT— (D02), conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida (C29), transitar por zonas restringidas o en horarios prohibidos (C14).

Así las cosas, existía un vacío normativo respecto al tipo de responsabilidad que era imputable al propietario del rodante capturado mediante los sistemas automáticos. Esto en concordancia con el artículo 129 del mismo código, el cual en su parágrafo 1° expresamente consagra la prohibición de imponer la multa de tránsito a una persona distinta de quien cometió la infracción. También teniendo en cuenta que en el Código Nacional de Tránsito solo se hablaba de responsabilidad solidaria cuando se trataba de un automotor de servicio público en donde serían solidarios en el pago de las multas el propietario y la empresa afiliadora del vehículo.

¿Cómo sancionar entonces al propietario del vehículo particular capturado por el equipo de fotodetección? Este interrogante fue regulado por el legislador mediante la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014, y en su artículo 86 consagra:

ARTÍCULO 86. Detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos. En los eventos en que se empleen medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, las autoridades competentes deberán vincular al trámite contravencional o procedimiento administrativo sancionatorio, al propietario del vehículo, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

Si se tratare de un vehículo particular, serán solidariamente responsables frente al pago de las multas, el propietario y el conductor del vehículo. No obstante lo anterior, tratándose de vehículos dados en leasing, en arrendamiento sin opción de compra y/o en operaciones de renting, serán solidariamente responsables de la infracción el conductor y el locatario o arrendatario.

En consecuencia, este artículo aclara que el propietario es quien se vincula al proceso administrativo de tránsito en las infracciones capturadas por fotodetección, pero que el conductor y propietario responden por el pago de la sanción de manera solidaria. Para comprender mejor esta situación, es necesario remitirse al concepto de las obligaciones solidarias, definida por Riaño Saad, (2023) como:

La referencia a la solidaridad en el derecho de obligaciones evoca la institución de las obligaciones solidarias, cuya característica principal es la pluralidad de deudores o de

acreedores, o de ambos, que se encuentran vinculados en torno a una única y misma prestación: cada uno de los deudores solidarios debe y responde por la totalidad, y cada uno de los acreedores solidarios tiene derecho a exigir la totalidad. (Pág. 375).

Para el caso de que trata el presente artículo, se tiene un solo acreedor que es la administración pública en su calidad de ente sancionador, pero se tiene pluralidad de deudores, puesto que serán responsables para el pago de la multa tanto conductor como propietario formal del vehículo, con independencia de que sea el conductor el responsable de la conducta reprochable. Por ello, dada la imposibilidad de conocer con certeza el conductor del rodante para el momento de comisión de la infracción y teniendo registro del propietario formal del vehículo, los organismos de tránsito perseguían el cobro de la obligación a este último.

Con el cambio en la normativa que se dio con la Ley 1843 de 2017, también surgieron cambios en el tema de la responsabilidad solidaria, puesto que el artículo 8° de esta norma conserva la vinculación del propietario dentro del proceso contravencional que se inicia con la detección electrónica de la presunta infracción, pero en su parágrafo 1° indica: “PARÁGRAFO 1. El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa”.

Este parágrafo, comparado con el artículo 86 de la Ley 1450, tiene una diferencia y es que en el artículo 86 se indica que la solidaridad entre propietario y conductor es, específicamente, respecto a la responsabilidad en el pago de la sanción económica, mientras que este parágrafo deja abierta la responsabilidad entre conductor y propietario.

Es por ello por lo que dicho parágrafo fue demandado en constitucionalidad y declarado inexecutable por la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020. El argumento central del demandante en contra de este es que el mismo permite endilgarle responsabilidad al propietario del vehículo aun sin demostrar que fue él quien cometió la infracción, violentando así el artículo 29 constitucional en cuanto a la presunción de inocencia al no tener que demostrar la culpabilidad del propietario.

Para resolver esta cuestión, la Corte Constitucional hizo alusión a conceptos como la responsabilidad en materia sancionatoria, la responsabilidad objetiva y la responsabilidad subjetiva. A continuación, se destacarán los argumentos más relevantes en estos temas que se analizan en la mencionada sentencia, la cual es hito en el objeto de estudio de este artículo.

Respecto a la responsabilidad en procesos administrativos sancionatorios, indica la Corte que es necesario un juicio de reproche personalísimo; por lo que las sanciones solo pueden ser aplicables a quien cometió la infracción bien sea por acción o por omisión, esta responsabilidad personal es intransmisible.

El principio de imputabilidad personal o responsabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o responsabilidad por el acto propio implica que sólo se pueda sancionar o reprochar al infractor y, por lo tanto, en materia administrativa sancionatoria, no es posible separar la autoría, de la responsabilidad.

Lo anterior se encuentra en concordancia con el artículo 6° de la Constitución Política de 1991, que indica que: “los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes”; así como con el artículo 129 del CNT, antes citado, que expresa que las multas solo pueden ser impuestas a quien cometió la infracción. Por lo que el párrafo analizado consagra una responsabilidad objetiva, entendida como aquella en donde la persona responde por un daño, aunque no sea culpable de la conducta que lo genera. En este caso, el propietario es responsable de la comisión de la infracción, aunque la autoridad de tránsito no tuviese certeza de que fuera el conductor al momento de la comisión de esta.

La Corte, en esta importante sentencia para el tema estudiado, también indica cuáles son las condiciones que se deben cumplir para la solidaridad en materia sancionatoria, a saber:

Por lo tanto, de acuerdo con la jurisprudencia, la constitucionalidad de la solidaridad en materia sancionatoria exige el respeto de las siguientes condiciones: (i) los sujetos obligados solidariamente deben ser vinculados al procedimiento administrativo en el que se determinará la responsabilidad y se impondrá la sanción, para que ejerzan su derecho constitucional a la defensa. Por lo tanto, la sanción no puede ser automática o de plano; (ii) la infracción debe ser personalmente imputable a cada obligado solidariamente, lo que implica que la solidaridad en materia de sanciones administrativas, no permite una forma de responsabilidad por el hecho ajeno y (iii) la infracción debe haber sido cometida de manera culpable por cada uno de los obligados solidariamente, considerando que aunque excepcionalmente es admisible la responsabilidad objetiva, la jurisprudencia constitucional ha exigido siempre responsabilidad por culpa en estos casos, como una manera de mitigar la solidaridad legal. (Subraya dentro del texto original).

Dentro del proceso contravencional de tránsito por infracción capturada mediante fotodetección, como se tiene estipulado hasta el momento de pronunciamiento de esta sentencia, se cumple con la primera de estas condiciones, puesto que el propietario es vinculado al proceso y notificado de conformidad con lo establecido en el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017. Pero no se garantizan los otros dos numerales, ya que la infracción no puede ser imputable personalmente al propietario, puesto que se desconoce si tuvo o no la calidad de conductor-infractor, ni es posible por la administración predicar que lo realizó de manera culpable porque como lo indica la misma Corte “para demostrar que el comportamiento se realizó de manera culpable se requiere, previamente, que se identifique quién cometió la infracción para poder, respecto de dicha persona, examinar el elemento subjetivo”.

En cuanto a la responsabilidad objetiva, indica la Corte en la misma providencia que la regla general es que las responsabilidades sean subjetivas, si bien es posible que en algunos casos la responsabilidad sea imputada objetivamente, esta debe cumplir con las siguientes condiciones:

Se han establecido las condiciones en las que resulta admisible la responsabilidad objetiva: (i) no puede tratarse de medidas que priven de derechos al destinatario o a terceros; (ii) sólo pueden ser sanciones de tipo monetario; y (iii) no pueden ser graves, en términos absolutos o relativos.

Con relación a estas exigencias respecto de la responsabilidad objetiva, es importante retomar uno de los planteamientos realizados en párrafos anteriores, en donde se indicaba que el artículo 86 de la Ley 1450 que también establecía responsabilidad objetivo, a pesar de que también fue demandado en inconstitucionalidad fue declarado exequible y se conservó dentro del ordenamiento jurídico colombiano, ya que este era específico en indicar que dicha responsabilidad se predicaba solo respecto al pago de la sanción.

Por su parte, el párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843, es abierto en la responsabilidad imputable al propietario y, por consiguiente, en las sanciones que le son imputables por ello. Esto es importante porque el artículo 122 de la CNT establece los diversos tipos de sanciones aplicables ante una infracción de tránsito, siendo la multa solo una de las sanciones posibles, por lo que ante esta responsabilidad solidaria tan abierta el propietario era susceptible de ser sancionado con cualquiera de estas, como, por ejemplo, con la suspensión o cancelación de su licencia de conducir. Al respecto, indica la Corte en la Sentencia C-038/2020:

La norma bajo control es abierta, ya que no establece respecto de qué se predica la solidaridad y únicamente refiere que “El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor”. En efecto, esta norma no precisa si la solidaridad se extiende a cualquiera de las sanciones previstas en el mismo Código y si también se predica de las consecuencias en materia de reincidencia; es decir, no indica si la solidaridad se predica únicamente de los elementos patrimoniales de la sanción o, también de sus efectos personales.

Todo ello conllevó que se declarara la inexecutable del párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, que convertía al propietario en responsable solidario de la infracción. Esta decisión fue muy divulgada en los medios de comunicación y los titulares de esta noticia indicaban que “se tumbaron las fotomultas” o que ya no era posible imponer fotomultas en el país. Lo cual no era del todo cierto, puesto que el alto Tribunal advirtió en esta decisión que: “Sin embargo, esta decisión no implica la inconstitucionalidad del sistema de detección automática de infracciones de tránsito y se predica, únicamente, de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria prevista en la norma bajo control de constitucionalidad”.

Por lo que la detección electrónica de infracciones de tránsito y la vinculación del propietario al proceso continúan siendo legal y constitucionalmente permitida, esto último porque el artículo 8° de la ley analizada no fue declarado inconstitucional en su totalidad, sino únicamente el párrafo 1° que trataba sobre la responsabilidad solidaria.

Con esto, la dificultad para la administración fue cómo identificar al conductor del rodante, teniendo en cuenta que los sistemas de fotodetección funcionan mediante reconocimiento de texto OCR en las placas y la tecnología aún no está diseñada para la identificación de las personas. Ante esta situación, solo era posible sancionar las infracciones en donde el conductor se notificará de manera personal y manifestara de manera libre y voluntaria ser el conductor del vehículo para el momento en que se cometió la infracción o cuando se realizará la aceptación tácita de la comisión de esta mediante el pago voluntario.

No obstante, es importante tener en cuenta que el artículo 45 de la Ley 270 de 1996, indica los efectos de las sentencias de constitucionalidad.

ARTÍCULO 45. REGLAS SOBRE LOS EFECTOS DE LAS SENTENCIAS PROFERIDAS EN DESARROLLO DEL CONTROL JUDICIAL DE CONSTITUCIONALIDAD. Las sentencias que profiera la Corte Constitucional sobre los

actos sujetos a su control en los términos del artículo 241 de la Constitución Política, tienen efectos hacia el futuro a menos que la Corte resuelva lo contrario.

Por lo anterior, las sanciones impuestas a los propietarios de manera solidaria con base en el párrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, con anterioridad a su declaratoria de inconstitucionalidad, la cual se dio concretamente el 6 de febrero de 2020 con la Sentencia C-038, conservan su validez y su posibilidad de cobro por la administración.

4. Responsabilidad del propietario en la actualidad

Para finalizar, la Sentencia C-038 de 2020, la Corte indica que el Congreso de la República en ejercicio del diseño de la política punitiva del Estado podría determinar una responsabilidad objetiva por hechos que sean imputables al propietario, y enuncia como ejemplos de estas obligaciones del propietario la adquisición del seguro obligatorio —SOAT— o la realización de la revisión técnico-mecánica.

Advirtió la Corte que, en el ejercicio de la reserva constitucional de ley en materia sancionatoria, le corresponde al Congreso de la República el diseño de la política punitiva del Estado y, en particular, determinar con precisión todos los elementos de la responsabilidad sancionatoria, así como sus consecuencias, garantizando, no obstante, los derechos de la defensa y los principios de imputabilidad personal y culpabilidad, que impiden, cada uno, que se responda por el hecho ajeno (pago de la multa, reincidencia, suspensión de la licencia, etc.) y de manera objetiva. Por lo tanto, la regulación en la materia que expida el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, que no impliquen el acto de conducir y se refieran al estado de cuidado físico-mecánico del vehículo (luces, frenos, llantas, etc.) o al cumplimiento de obligaciones jurídicas, tales como la adquisición de seguros o la realización de las revisiones técnico mecánicas. Tales obligaciones recaen tanto sobre el conductor, como sobre el propietario del vehículo, incluso si éste es una persona jurídica, no conduce o no dispone de la licencia para conducir. Sin embargo, al tratarse de normas de contenido sancionatorio, los sujetos responsables, las infracciones y las sanciones, deben estar

determinados por el Legislador de manera previa y cierta, como garantías del derecho al debido proceso.

El Congreso de la República expide el 26 de noviembre de 2021 la Ley 2161, que tiene por objeto establecer medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones. Entre esas otras disposiciones, en su artículo 10, establece lo que denomina medidas antievasión, indicando:

ARTÍCULO 10°. Medidas Anti evasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen.

- a. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
- b. Habiendo realizado la revisión técnico mecánica en los plazos previstos por la ley,
- c. Por lugares y en horarios que estén permitidos,
- d. Sin exceder los límites de velocidad permitidos,
- e. Respetando la luz roja del semáforo.

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el Cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

Con ello, se establece una responsabilidad a los propietarios por velar que los vehículos de su propiedad no infrinjan los códigos de infracción allí señalados. En este caso, ya no se habla de una responsabilidad solidaria con el conductor que realice la conducta, sino que es una responsabilidad directa del propietario, la cual tiene como verbo rector velar, esto es, tomar las acciones necesarias para procurar que su automotor no transite sin SOAT (D02), ni revisión técnico-mecánica (C35), no transite superando las velocidades permitidas (C29), ni en horarios o zonas prohibidas (C14) y respete la luz semafórica (D04).

La violación de esa obligación de deber objetivo de cuidado respecto del rodante de su propiedad da lugar a la imposición de las sanciones que se consagran en el artículo 131 del CNT, siempre que se cumpla con el debido proceso, el cual continúa siendo el regulado en la Ley 1843 de 2017 y el CNT.

Este artículo fue controversial por dos motivos: el primero porque el objeto de la norma era principalmente no evadir la adquisición del SOAT, por lo que se alegó que esta

responsabilidad al propietario en temas de fotodetección se dio de manera “oculta”. Y, en segundo lugar, por qué se consideró, por la ciudadanía, que ciertas acciones como no exceder la velocidad y respetar la luz semafórica no se encuentran completamente dentro de la órbita de responsabilidad del propietario, puesto que cómo podría este controlar que el conductor cumple a cabalidad con ellas. Ello conllevó un nuevo análisis por parte de la Corte Constitucional, ya que el artículo fue demandado.

La demanda de inconstitucionalidad fue presentada argumentando que el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 vulnera los artículos 6, 29 y 158 de la Constitución Política. Los artículos 6 y 29, igualmente analizados en la Sentencia C-038 de 2020, sobre que los particulares solo son responsables de violar la Constitución y las leyes y sobre el debido proceso. El artículo 158 constitucional respecto de la unidad de materia, dado que, como se mencionó en el párrafo inmediatamente anterior, el objetivo de la ley era principalmente otro y no el de regular la responsabilidad de los propietarios en materia de fotodetección.

Respecto al tema de la unidad de materia de la ley analizada, el demandante alude que este artículo no conserva la unidad de materia, ya que en el objeto no se observa que se trate sobre un tema sancionatorio, sino que habla de incentivos para promover hábitos, como la compra del SOAT, por lo que, en su consideración, los incentivos son totalmente opuestos a sanciones. Sin embargo, para la Corte en su análisis “incentivo” es un concepto amplio que comprende todo aquello que motiva a hacer o no hacer algo, lo cual incluye tanto los beneficios, como los castigos, por lo que concluye que no se vulnera la unidad de materia que establecen los artículos 158 y 169 de la Constitución Política.

En lo que comprende el tema de responsabilidad personal que se le asigna al propietario del vehículo, es importante tener en cuenta la distinción que realiza la Corte en el siguiente párrafo, en lo que concierne a las conductas que están en la esfera de cuidado del propietario y aquellas que pueden ser exigibles propiamente al conductor.

En el caso de adquirir y mantener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de efectuar la revisión técnico- mecánica en el plazo estipulado en la ley, claramente se trata de una obligación de resultado que deberá cumplir el propietario por el solo hecho de ser el titular del derecho real del vehículo. Por su parte, en lo relativo a cumplir con las normas tránsito, es necesario distinguir dos escenarios; el primero, cuando el vehículo está bajo la custodia del propietario y el segundo, cuando el vehículo es conducido por un

tercero. En el primer caso se puede considerar que también se trata de obligaciones que surgen por el solo hecho de ser el propietario y que, por ende, tienen una naturaleza de obligaciones de resultado. Empero, puede entenderse que razonablemente se trata de una obligación de medio, cuando el vehículo no está bajo la custodia del propietario (segundo evento), como cuando este voluntariamente lo presta a un tercero. En estos casos, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a esas condiciones, como exigir a quién conducirá el vehículo que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de la comisión de una infracción, verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, y exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, entre otras cosas.

Sin embargo, argumenta la Corte que la propiedad debe ser entendida tanto como un derecho, pero al mismo tiempo como un deber, a saber:

La propiedad privada ha sido reconocida en la Constitución Política “no solo como un derecho sino como un deber que implica obligaciones, y en esa medida el ordenamiento jurídico garantiza no solo su núcleo esencial, sino su función social y ecológica (Art. 58 de la C.N.), que permite consolidar los derechos del propietario con las necesidades de la colectividad, debidamente fundamentadas.

En ejercicio de ese deber, dice la Corte que se puede dar la supresión de ciertas facultades, su ejercicio condicionado o, en ciertos casos, al obligado ejercicio de algunas obligaciones. Como en el caso particular, el deber de velar por las condiciones en las que su vehículo circula.

Confirma la Corte lo mencionado anteriormente, y es que este artículo no propone una responsabilidad solidaria ni objetiva, recordando que esta última fue la que conllevó la declaratoria de inexecutable del parágrafo 1° de la Ley 1843 de 2017, sino que se trata de una responsabilidad directa y personal, es decir, subjetiva

De conformidad con lo anterior, se advierte que la disposición no se refiere a una responsabilidad objetiva, ni a una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, puesto que ambos tipos de responsabilidad se deducen de lo que de manera expresa señale la ley, lo cual no ocurre en este caso. Aquí, pues, se trata de un tipo de responsabilidad subjetiva, que exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como

propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo. Además, se trata de una responsabilidad individual, pues no se refiere de manera expresa a una pluralidad de sujetos responsables, sino solamente al propietario en tanto se trata de obligaciones propter rem.

Este artículo fue declarado condicionalmente exequible, puesto que la Corte consideró que la imposición de estas responsabilidades a los conductores no eran contrarias a los artículos 6 y 29 de la Constitución Política.

la Sala Plena evidencia que (i) imponer una obligación al propietario del vehículo para que “vele” porque el vehículo de su propiedad circule (a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley; (c) por lugares y en horarios que estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo, así como (ii) disponer la posibilidad de que el propietario del vehículo sea sancionado al interior de un proceso administrativo sancionatorio contravencional cuando esa obligación sea incumplida, se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal y al derecho a la presunción de inocencia previstos en los artículos 6 y 29 de la Constitución. Además, desarrolla y materializa la función social y ecológica que, en virtud del artículo 58 de la Constitución tiene la propiedad, y se encuentra dentro del amplio margen de configuración del Legislador en materia de tránsito y en materia sancionatoria.

Esa condición de exequibilidad se da solo respecto de los literales c, d y e del artículo analizado, en el entendido de que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas. Esto es, que el rodante se encuentra en su órbita de custodia y poder, como, por ejemplo, que no haya sido hurtado o sustraído sin su permiso, puesto que en estos casos sería imposible para el propietario velar por el uso adecuado de su automotor.

En conclusión, ante la detección de una infracción mediante el uso de dispositivos tecnológicos, siempre será vinculado y citado el propietario, puesto que así lo exige la norma que regula el proceso, y este propietario podrá ser sancionado por la infracción detectada, al ser responsable directa y personalmente de velar por el adecuado uso de su vehículo. Esto no quiere

decir que el conductor no pueda ser responsable también, en este caso respondería por la acción de conducir el vehículo incumpliendo alguna de las disposiciones del artículo 131 del CNT. Además, es importante precisar que, aunque los sistemas automáticos estén en capacidad de detectar otro tipo de infracciones, el propietario solo podrá responder administrativamente por los descritos en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.

5. La figura del cambio de implicado

La figura del cambio de implicado no se encuentra taxativamente regulada en las normas que rigen el procedimiento contravencional de tránsito, por ello no se había mencionado a ella a lo largo de este escrito. Sin embargo, es frecuentemente utilizada por las autoridades de tránsito.

Para comprender esta figura, es importante recordar que el primer vinculado al proceso contravencional de tránsito por fotodetección es el propietario del vehículo y que, aunque en la actualidad este tenga una responsabilidad de velar por el uso de automotor, no exime esto de que al proceso sea posible vincular también al conductor.

Para esta, el conductor deberá de manera personal y voluntaria presentarse ante la autoridad de tránsito, identificándose como tal. También es posible que el propietario lo identifique mediante pruebas que permitan sin lugar a duda determinar que él era el conductor para el momento de la infracción. Si bien, como se mencionó anteriormente, la responsabilidad del propietario y del conductor son independientes y una no exime la otra, lo habitual es que, con este cambio, los organismos de tránsito vinculen únicamente al conductor y desvinculen al propietario del proceso administrativo.

Sin embargo, al no encontrarse esta figura regulada en la legislación, se presentan dificultades en su aplicación, como son los términos para realizarla, ante una consulta realizada por la Secretaría de Movilidad de Itagüí al Ministerio de Transporte con Radicado MT No. 20231341438731, este indicó:

Ahora bien, respecto a la figura de “cambio de infractor”, las disposiciones en materia de tránsito y transporte no refieren el procedimiento frente al “cambio de infractor”, resaltando que en cualquier actuación administrativa exige la existencia de un procedimiento previamente establecido en la ley; entre tanto, dicha figura es utilizada en los Organismos de Tránsito, en el cual, el presunto infractor se presenta ante la autoridad

de Tránsito y se endilga la responsabilidad en la comisión de una infracción a la norma de tránsito detectada a través de sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos que inicialmente fue impuesta al propietario de un vehículo, y que generalmente sucede dentro de los 11 días hábiles posteriores a la notificación de la orden de comparendo. (Pág. 6).

Así las cosas, el término para que se identifique al conductor del vehículo como una persona diferente al propietario es el mismo que se tiene para que el implicado comparezca y acepte la comisión de la infracción accediendo al 50 % de descuento o el rechazo de la infracción mediante la solicitud de audiencia pública, esto es, 11 días hábiles luego de la notificación efectiva por cualquiera de los medios dispuestos en las leyes mencionadas anteriormente.

Conclusiones

Con el presente trabajo se realizó un recuento de la manera en que se realiza el proceso contravencional de tránsito cuando la infracción es capturada a través de medios tecnológicos, consolidando la normativa que es aplicable a este proceso, pero también indicado cuál fue la regulación anterior. Lo cual es importante, ya que todavía a hoy 2024, se encuentran procesos desde el año 2016 en adelante, válidos y en curso, que están siendo perseguidos a través de la jurisdicción coactiva por las administraciones, los cuales se regulan mediante normas que ya no se encuentran vigentes dentro del ordenamiento jurídico.

Por ello, el recuento aquí desarrollado sirve de guía práctica para todos los operadores jurídicos que deban enfrentarse a este proceso administrativo, que es en su mayoría especial. Así podrán entender que, si la infracción se capturó antes de julio de 2017, la autoridad podía enviar la citación a cualquier dirección que se tuviera en base de datos, pero que, si la infracción se dio con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 1843, estrictamente la notificación se debe dar a los datos de contacto registrados ante el RUNT, de no ser así se constituye una vulneración en el proceso de notificación y, por ende, en el debido proceso.

El profesional del derecho o el ciudadano inmerso en estos procesos, también puede ahora diferenciar que ante esa indebida notificación en los casos posterior a julio de 2017, la solicitud que debe realizar ante la administración es la revocatoria de todas las actuaciones posteriores a la misma, para realizar nuevamente el proceso de notificación en debida forma y restablecer los

términos del artículo 136 del CNT, que consagra la reducción de las sanciones o la posibilidad de comparecer a defenderse en audiencia pública.

A partir de lo aquí analizado también se precisó que en aquellos casos entre el 06 de febrero de 2020 y el 26 de noviembre de 2021, la responsabilidad en materia contravencional de tránsito era únicamente predicable sobre el conductor del vehículo, por lo que no puede existir ningún proceso en donde se encuentre sancionado un propietario, sin que se haya acreditado sobre él la responsabilidad subjetiva de la acción de conducir, por lo que esta sanción sería inválida y vulneradora de garantías constitucionales.

Del presente escrito, también se puede concluir que a partir de la Ley 2161 de 2021, nace una nueva forma de responsabilidad para el propietario, en donde la acción que se debe respetar es velar por el uso adecuado del rodante de su propiedad, el no hacerlo conlleva para este las mismas sanciones de las que se puede hacer acreedor el conductor. Teniendo el propietario como defensa, en este caso, el demostrar que se salía de su órbita de cuidado esa acción, puesto que no tenía forma de velar por su vehículo, bien hurto o por una sustracción sin autorización.

Se da a conocer la figura del cambio de infractor, que no es de regulación legal ni jurisprudencial, pero que es altamente utilizada en la práctica por los organismos de tránsito, los cuales ante la falta de regulación otorgan el mismo término que se tiene para la reducción de la multa en los términos del artículo 136 CNT. Figura útil para buscar desvincular al propietario del proceso contravencional por fotodetección en el que siempre será el inicialmente vinculado y sobre el que se podría predicar una responsabilidad personal y directa si así resultará probado.

Referencias

- Álvarez Restrepo, J. (2014). Evaluación de impacto de las cámaras de fotodetección en la ciudad de Medellín. [Tesis de maestría] Universidad EAFIT. <https://repository.eafit.edu.co/server/api/core/bitstreams/9f5e8ee1-d90d-461d-a633-361831b37ff2/content>
- Alcaldía de Medellín. (S.F). Cámaras Salva Vidas. <https://www.medellin.gov.co/es/secretaria-de-movilidad/sistema-inteligente-de-movilidad-de-medellin/camaras-salva-vidas/>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (S.F) Cámaras de fotodetección autorizadas. <https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html>
- Colombia. Congreso de la República de Colombia (14 de julio de 2017). Ley 1843 de 2017. Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial N. ° 50.294. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1843_2017.html
- Colombia. Congreso de la República de Colombia (16 de marzo de 2010). Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial N. ° 47.653. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>
- Colombia. Congreso de la República de Colombia (26 de noviembre de 2021). Ley 2161 de 2021. Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial N. ° 51.870. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2161_2021.html
- Colombia. Congreso de la República de Colombia (6 de agosto de 2002). Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito. D.O. 44.932. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html
- Colombia. Congreso de la República de Colombia (16 de junio de 2011). Ley 1450 de 2011. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014. Diario Oficial N. ° 48.102. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

- Colombia. Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión. (10 de febrero de 2016). Sentencia T-051 de 2016. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-051-16.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sala Plena. (14 de septiembre de 2022). Sentencia C-321 de 2022. M. P. Jorge Enrique Ibáñez Najar. Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sala Plena. (6 de febrero de 2020). Sentencia C-038 de 2020. M. P. Alejandro Linares Cantillo. Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2020/C-038-20.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. Sala Plena. (1 de diciembre de 2010). Sentencia C-980 de 2010. M. P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-980-10.htm>
- Colombia. Ministerio de Transporte. (2018). Resolución 718 de 2018. Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.
- Colombia. Ministerio de Transporte. (2020). Resolución 20203040011245 de 2020. Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.
- Colombia. Ministerio de Transporte (27 de diciembre de 2023). Radicado MT No. 20231341438731. Solicitud de Concepto. TRÁNSITO – Cambio de infractor - Proceso contravencional. Radicado No. 20233031523862 del 21 de septiembre de 2023.
- González, J.F & Prada S.I. (2016). Cámaras de fotodetección y accidentalidad vial. Evidencia para la ciudad de Cali. Desarrollo y Sociedad, 77. doi: <http://dx.doi.org/10.13043/DYS.77.4>.
- Pacheco Fonseca, D.S. (12 de abril de 2014). Colombia es uno de los tres países de Sudamérica con más radares de velocidad. Blu Radio. <https://www.bluradio.com/motor/colombia-es-uno-de-los-tres-paises-de-sudamerica-con-mas-radares-de-velocidad-so35>
- Riaño Saad, A. (2023). La solidaridad en el derecho de las obligaciones en Colombia. En Rueda, N & Pereira, E (Ed.) La idea de solidaridad en el derecho. Vol. 1, pp. 375-435. Universidad Externado de Colombia.